

INCENTIVOS AO TRANSPORTE INDIVIDUAL PENALIZAM A MOBILIDADE DA POPULAÇÃO

Medidas adotadas pelo governo federal beneficiam o uso de automóveis e motos nos centros urbanos

Duas medidas editadas pelo governo federal, em maio de 2026, causaram perplexidade ao setor de transporte público coletivo: a primeira liberou créditos para aquisição de veículos novos por taxistas, motoristas de aplicativos e cooperativas; a segunda reduziu as exigências de segurança para os serviços de motofrete e mototáxi, com alterações na regulamentação definida no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei nº 12.009/2009, que normatiza a atividade de motofretistas e mototaxistas.

A Medida Provisória nº 1.359/2026 cria linha de financiamento de até R$ 30 bilhões para motoristas de transporte remunerado privado individual, taxistas e cooperativas de táxis comprarem veículos novos sustentáveis (elétricos, híbridos a etanol ou flex). O financiamento será por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), e o acesso ao programa será limitado a um veículo por beneficiário, no caso de motoristas de aplicativos e taxistas, ou por cooperado, no caso das cooperativas de táxi. Segundo Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, o programa "tem potencial para injetar até 300 mil carros novos no mercado".

(A) Joa Souza/Shutterstock.com

A segunda Medida Provisória (nº 1.360/2026) simplifica as regras de controle e segurança para mototaxistas, motofretistas e motoboys exercerem as atividades, retirando a obrigatoriedade de autorização emitida pelos órgãos executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, além de dispensar a inspeção semestral dos equipamentos obrigatórios e de segurança. Em junho passado, nova medida foi anunciada pelo governo federal, o Move Brasil – Entregadores e Motos Apps, com linha de crédito de R$ 2,5 bilhões para facilitar a compra de motos por trabalhadores que prestam serviços de transporte urbano individual de passageiros e de cargas.

Para a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o pacote de crédito para a aquisição de veículos leves é motivo de preocupação pelo incentivo ao transporte individual, que pode agravar os congestionamentos, os tempos de deslocamento e a perda de eficiência dos grandes centros urbanos.

O volume dos investimentos destinados ao transporte individual também chama a atenção, pois, de acordo com a CNT, "são equivalentes aos investimentos destinados à renovação da frota de ônibus e do transporte de cargas". Os recursos do Move Brasil, operacionalizados pelo BNDES, somam cerca de R$ 20 bilhões destinados à aquisição de caminhões, caminhões-tratores, além de ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários. São setores que, segundo a CNT, "geram benefícios coletivos para a população, para a mobilidade urbana e para a economia nacional". No âmbito do Novo Programa de Aceleração do Crescimento – PAC Renovação de Frota, as iniciativas selecionadas, destinadas à aquisição de ônibus elétricos, ônibus Euro 6, veículos movidos a GNV, carregadores e veículos sobre trilhos somam, aproximadamente, R$ 5,5 bilhões.

Entre os especialistas do setor, não há dúvidas de que são necessários recursos para a renovação da frota do transporte coletivo, que, de acordo com a NTU, sofreu o maior processo de envelhecimento em 30 anos, com idade média de 6,4 anos. Veículos novos proporcionam mais conforto, segurança e acessibilidade à população e menos danos ambientais, com a introdução de tecnologias mais limpas.

Na opinião de Sérgio Avelleda, coordenador do Núcleo de Mobilidade Urbana do Centro de Estudos das Cidades do Insper, "o Brasil precisa de regras para melhorar as condições de trabalho daqueles que se dedicam a servir às empresas de aplicativos. O problema é oferecer crédito que estimula a expansão indiscriminada do transporte individual motorizado, sem fortalecer o transporte coletivo e sem preservar requisitos mínimos de segurança. Os efeitos podem ser negativos para as cidades e para a saúde pública".

As duas medidas provisórias foram adotadas pelo governo federal quase que ao mesmo tempo da sanção presidencial do Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano, que tem como objetivo primordial melhorar a qualidade dos serviços oferecidos à população, revertendo a queda de participação do transporte coletivo nos deslocamentos urbanos. Dados da CNT mostram que, enquanto os deslocamentos individuais passaram a representar 68,3% das viagens urbanas, o transporte coletivo viu sua participação cair de 49,8% em 2017 para 31,7% em 2024.

Francisco Christovam, diretor-presidente da NTU, entende que "há incoerência entre as medidas adotadas pelo governo federal, com repasse de recursos para o transporte individual, e os vetos aplicados a artigos do Marco Legal, essenciais à saúde financeira e à modernização do setor, como o do custeio das gratuidades, que praticamente desobriga a existência de fonte específica no orçamento público para compensar benefícios sociais tarifários."

"Enquanto o novo Marco Legal busca estabelecer regras para qualificar os serviços de transporte urbano de passageiros e permitir tarifas mais acessíveis, a iniciativa do governo esfria o debate sobre o transporte coletivo e estimula o transporte individual, como se essa fosse a resposta adequada para os deslocamentos da população que vive e trabalha nas grandes cidades brasileiras", avaliou Christovam.

Segundo Avelleda, "toda política pública produz incentivos. Quando os incentivos favorecem predominantemente o transporte individual motorizado, enquanto o transporte coletivo enfrenta dificuldades financeiras e operacionais, é natural discutir se o equilíbrio das políticas está adequado. O desafio é construir medidas que apoiem os trabalhadores sem comprometer os objetivos maiores de mobilidade, sustentabilidade e segurança. A política pública deve ampliar oportunidades de trabalho, mas também precisa produzir cidades mais seguras, mais sustentáveis e mais eficientes".

Para a CNT, "políticas de crédito que estimulem a atividade econômica e ampliem as oportunidades de trabalho são importantes". Ressalva, entretanto, que os investimentos públicos devem estar alinhados aos desafios da mobilidade urbana e às discussões "sobre sustentabilidade e descarbonização, priorizando soluções de impacto coletivo e capazes de melhorar, de forma estrutural, a qualidade dos deslocamentos nas cidades".